Deutscher Bundestag **Drucksache 17/4907**

17. Wahlperiode 23. 02. 2011

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Ute Kumpf, Gustav Herzog, Uwe Beckmeyer, Rainer Arnold, Sören Bartol, Lothar Binding (Heidelberg), Martin Burkert, Elvira Drobinski-Weiß, Dr. h. c. Gernot Erler, Petra Ernstberger, Peter Friedrich, Martin Gerster, Iris Gleicke, Ulrike Gottschalck, Michael Groß, Hans-Joachim Hacker, Josip Juratovic, Nicolette Kressl, Christian Lange (Backnang), Kirsten Lühmann, Katja Mast, Hilde Mattheis, Thomas Oppermann, Florian Pronold, Karin Roth (Esslingen), Rita Schwarzelühr-Sutter, Ute Vogt, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD

Sicherstellung des Neckarausbaus als ökologische Alternative zum Güterverkehr auf der Straße

Am 26. November 2007 gaben Bund und Land gemeinsam den Startschuss für die Schleusenverlängerung am Neckar. Denn nur mit dieser Maßnahme wird der Neckar für moderne Güterschiffe mit einer Länge bis zu 135 Metern zwischen Mannheim und Plochingen schiffbar.

Das damals SPD-geführte Bundesministeriums für Bau und Stadtentwicklung hatte Gelder für die Verlängerung und Sanierung der Neckarschleusen zugesagt. Insgesamt sind 650 Mio. Euro für den gesamten Neckarausbau, die Instandsetzung der Schleusen und Wehre, Fischtreppen und Schleusenverlängerung eingeplant. Die Verlängerung der Schleusen ist mit 170 Mio. Euro angesetzt.

Die Planung sieht an jeder Staustufe die Verlängerung einer Schleusenkammer vor, so dass auch die 135 Meter langen Schiffe die 27 Staustufen passieren können. Eine Steigerung der Transportkapazität um 30 Prozent pro Schiff ist möglich. Viele Schleusen müssen nicht nur verlängert, sondern auch von Grund auf saniert werden, um einen sicheren Betrieb der bis zu 90 Jahre alten Schleusen zu gewährleisten.

Die bisherigen Planungen des Bundes sehen vor, dass die Schleusen am Neckar nach dem Kriterium der Notwendigkeit der Instandsetzung ertüchtigt werden. Mit der Instandsetzung soll auch jeweils die Verlängerung der Schleusen erfolgen. Instandsetzung und Verlängerung der Schleuse zeitlich zu trennen ist wirtschaftlich nicht zu vertreten.

Kommt diese Verlängerung nicht, wie von der schwarz-gelben Bundesregierung mit der Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung geplant, wäre zum einen eine erkleckliche Summe seit 2007 umsonst verbaut. Zum anderen würden die Neckarhäfen mittelfristig von den großen Seehäfen Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen abgeschnitten.

Allein die Gütermenge für die Einsparpläne zu nehmen, greift zu kurz. Die gesamtwirtschaftlichen Vorteile und die Kosten-Nutzen-Rechnung müssen mit

einbezogen werden ebenso wie ökologische und verkehrsstrategische Überlegungen. Die Verkehrsbelastung der Metropolregion Stuttgart durch den Güter- und Personenverkehr, Stichwort Feinstaubbelastung, hat bereits heute die Grenzen des Zumutbaren erreicht.

Im Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010 des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr Baden-Württemberg heißt es „Der Bund ist aufgefordert, sicherzustellen, dass stets alle notwendigen Ausbauten der Wasserwege und Schleusen entlang der Bundeswasserstraßen durchführt werden und eine regelmäßige Unterhaltung gewährleistet ist. Das Land wird sich insbesondere intensiv dafür einsetzen, dass die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung das Projekt Neckarschleusenausbau schnellstmöglich, spätestens aber bis 2025 abschließt.“

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Gehört der gesamte Ausbau der 27 Neckarschleusen, wie er von der letzten Bundesregierung im Investitionsrahmenplan zugesichert wurde, zu den laufenden Investitionsprojekten, oder wird die Bundesregierung den Ausbau der Neckarschleusen südlich von Heilbronn aufgrund einer Zuteilung dieses Streckenabschnittes zum Ergänzungs- und Nebennetz aufgeben?
2. Welche Verkehrsprognosedaten liegen den Berechnungen des Bundesverkehrsministeriums zu Grunde, und von welcher Auslastung der einzelnen Abschnitte des Neckars gehen die verwendeten Verkehrsprognosedaten aus?
3. Welche Gutachten sind der Bundesregierung bekannt, die sich mit der Erhöhung der Güterleistung auf dem Neckar beschäftigen, und zu welchen Schlussfolgerungen kommen diese?
4. Ist der Bundesregierung die Prognose des Landes Baden-Württemberg im Rahmen des Generalverkehrswegeplans 2010 bekannt, wonach die Häfen in Baden-Württemberg ein zusätzliches Potenzial von 80 Prozent ausweisen?
5. Wurde das vorgelegte Konzept des Bundesverkehrsministeriums zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes mit der Landesregierung Baden-Württemberg abgesprochen?
6. Welche Verträge wurden zwischen dem Land Baden-Württemberg und dem Bund zum Neckarausbau abgeschlossen?
7. Welche Veränderungen gab es, die das Bundesverkehrsministerium jetzt dazu bewogen haben, auf den Schleusenausbau zu verzichten, im Vergleich mit der Situation des Jahres 2006?
8. Welche Gründe hat die Bundesregierung, den Ausbau der Neckarschleusen infrage zu stellen und von dem geplanten schrittweisen Ausbau in Verbindung mit der Sanierung der Neckarschleusen in den nächsten 15 Jahren Abstand zu nehmen?
9. Was bedeutet eine Rücknahme des Ausbaus der Schleusenverlängerung aus Sicht der Bundesregierung für Baden-Württemberg in ökologischer und in ökonomischer Hinsicht?
10. In welcher Höhe hat das Land Baden-Württemberg seit 2007 Landesmittel in die Maßnahmen entlang des Neckars investiert (z. B. Personalkosten für Planungsleistungen)?
11. Wann wurde die baden-württembergische Landesregierung darüber informiert, dass der Neckar in unterschiedliche Netzkategorien eingeteilt wird?

12. Wann gedenkt die Bundesregierung, Verhandlungen mit der baden-württembergischen Landesregierung über die unterschiedlichen Streckenabschnitte und Maßnahmen aufzunehmen?
13. Welcher wirtschaftlicher Schaden würde für das Land Baden-Württemberg durch den Nichtausbau der Neckarschleusen entstehen?
14. Wie wird sich der Nichtausbau der Schleusen südlich von Heilbronn auf das Güterverkehrsaufkommen auf dem Neckar auswirken?
15. Wie sehen die konkreten derzeitigen und prognostizierten Auslastungszahlen der einzelnen Streckenabschnitte aus?
16. Wie viele Ersatzinvestitionen wurden in Verbindung mit Schleusenverlängerungen im Verlauf des Neckars bereits begonnen?
17. Welche Baumaßnahmen wurden zwischen 2007 und heute entlang des Neckars begonnen bzw. fertiggestellt?
18. In welcher Höhe wurden seit dem Beginn der Schleusenverlängerungen und -ausbauten Bundesmittel bereits investiert bzw. ausgeschrieben?
19. Wie sieht die Bundesregierung die Politik der baden-württembergischen Landesregierung, die seit Jahren darauf drängt, zur höheren Auslastung des Neckars, die Nachtschleusung einzuführen?
20. Würde eine dadurch geschaffene höhere Auslastung zur Freigabe der geplanten Mittel aus dem Investitionsrahmenplan führen?
21. Wie beurteilt die Bundesregierung die Bedeutung der 27 Neckarschleusen angesichts des vom Bundesverkehrsministeriums mit 7 Mio. Euro geförderten Bau des Containerterminals in Heilbronn?
22. Welche Produktivitätserhöhung (Tonnage und Container) ist durch die Verlängerung der Neckarschleusen zu erreichen?
23. Wie beurteilt die Bundesregierung den Anstieg des Containerverkehrs auf dem Neckar in den letzten Jahren?
24. Befürchtet die Bundesregierung, dass die Auslastung des Containerterminals abnehmen wird, wenn flussabwärts kein Ausbau stattfinden wird?
25. Sieht die Bundesregierung den verkehrspolitischen Anspruch, mehr Güterverkehr auf die Wasserstraße zu verlagern, durch die Infragestellung des Ausbaus in Gefahr?
26. Hat die Bundesregierung in ihren Beurteilungen der Mengenentwicklung berücksichtigt, dass in den Jahren 2008, 2009 und 2010 das Aufkommen der Güter durch die Finanz- und Wirtschaftskrise beeinträchtigt wurde?
27. In welchem Umfang ging in der gleichen Zeit der Lkw-Verkehr auf den Straßen und der Schiene zurück?
28. In welcher Höhe wurden die Investitionen (Haushaltsmittel) in die Binnenwasserstraßen in den letzten Jahren 2005 bis 2010 gesteigert (bitte tabellarisch aufführen und dabei die jeweiligen Finanzanteile aus den Einnahmen aus der Lkw-Maut getrennt darstellen)?
29. Seit wann – und aus welchen Gründen – werden die Einnahmen aus der Lkw-Maut nicht mehr für Investitionen in die Binnenwasserstraßen und die Schiene verwendet?
30. Wie hoch wäre der Zufluss aus den Lkw-Mautmitteln gewesen, wenn es bei dem bisherigen Mautverteilungssystem geblieben wäre?

31. Für welche Schleusenabschnitte wurden Planungs- und Ingenieurleistungen durch das Amt für Neckarausbau Heidelberg zur Sanierung und zum Ausbau der Neckarschleusen in Höhe von 26,5 Mio. Euro bereits vergeben (Bezug: Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Dr. Andreas Scheuer in der Fragestunde am 9. Februar 2011, Plenarprotokoll 17/89)?
32. Mit welchem zusätzlichen Güterverkehr ist auf den Straßen in Baden-Württemberg durch den Nichtausbau des Neckars zu rechnen, unter der Annahme der Tatsache, dass Schiffe von den Häfen in Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam (ARA-Häfen) in Zukunft nicht mehr 110, sondern 135 Meter lang sind?
33. Bis wann ist damit zu rechnen, dass die Binnenschiffflotte mit einer Schiffslänge von 135 Metern (Europaschiff) den Neckar bis Plochingen befahren können?
34. Wie beurteilt die Bundesregierung die Zukunftschancen des Plochinger Hafens – unter der Annahme, dass in den nächsten Jahren die Schiffe der Binnenschiffflotte auf 135 Meter verlängert werden – jeweils für die Szenarien mit Ausbau der Neckarschleusen und ohne Ausbau der Neckarschleusen?
35. Welche personellen Konsequenzen würde der Stopp der Neckarschleusenverlängerung für die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd-West und die Wasser- und Schifffahrtsämter entlang des Neckars haben?
36. Wird das Amt für Neckarausbau Heidelberg aufgelöst?
37. Wie viel Personal würde reduziert und versetzt?
38. Wird es eine Entschädigung bei den Personalkosten für das Land Baden-Württemberg geben?

Berlin, den 23. Februar 2011

Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333